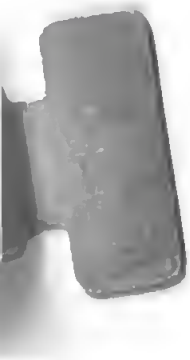
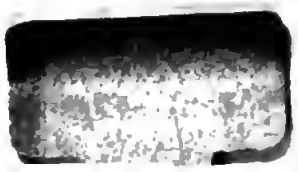
BIBL. NAZIONALE
CENTRALE-FIRENZE
835
10





Digitized by Google

DISCORSO

SOPRA

LE VICENDE CHE HANNO SUBITO LE VIE COMMERCIALI

FRA L' ASIA E L' EUROPA

letto il 30 Maggio 1842

IN UN' ADUNANZA SOLENNE DELL' ISTITUTO VENETO

di Scienze Lettere ed Arti

DAL MEMBRO EFFETTIVO E SEGRETARIO

LODOVICO PASINI

(Seconda edizione).

FIRENZE,
STABILIMENTO DI GIUSEPPE PELLAS
—
1869.

Pagine 67-80 degli *Atti* pubblicati nel 1842 dalla Tipografia Antonelli di Venezia.

AVVERTENZA

Ristampo dopo 27 anni, e senza farvi alcun cambiamento, un discorso da me letto nel Palazzo ducale di Venezia il 30 Maggio 1842, in occasione che per l'Onomastico dell'Imperatore si facea dall'Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, la solenne distribuzione biennale de'premi d'industria.

Io trattai brevemente in questo discorso *delle vicende subite dalle vie commerciali fra l'Asia e l'Europa* dagli antichi fino ai moderni tempi, e degl'inevitabili e radicali cambiamenti che doveano ben presto effettuarsi nelle nostre comunicazioni coll'Asia a tutto vantaggio delle Città marittime del Mediterraneo.

Le mie idee furono in quel tempo trovate giuste e si fece buon viso a'miei pronostici.

Alcuni di questi si sono già avverati; le strade di ferro solcano da più anni il suolo egiziano e l'Istmo di Suez sarà fra pochi mesi aperto alla navigazione e ai commerci.

Intanto l'Italia ha acquistato la sua indipendenza e la sua unità politica, e conseguentemente potrà trarre dalla nuova via commerciale molto maggior frutto che non fosse a sperarsi nel 1842. Il Parlamento Nazionale, che dee provvedere ai grandi interessi di ogni parte d'Italia, farà in modo che le nostre grandi città marittime possano tutte compartecipare in giusta misura ai benefizii che il taglio dell'Istmo dee procacciare al commercio italiano.

Firenze 27 Maggio 1869.

LODOVICO PASINI
Senatore.

DISCORSO

Chiamato, o Signori, all'onore di parlare dinanzi a voi in questo giorno solenne in cui l'I. R. Istituto dispensa alle arti ed alla industria del Regno le corone decretate dalla Sovrana Munificenza, adempio con timore al mio incarico e per la tenuità dello ingegno e perchè mi tocca tenervi discorso dopo che voci assai più eloquenti ed autorevoli della mia risuonarono, non è gran tempo, da questa tribuna. Però mi è di dolce conforto e la singolare cortesia vostra, ch' io ebbi già altre volte a sperimentare e la solennità di questo giorno in cui da tutti gli angoli della vasta Monarchia s' innalzano unanimi grida di gioia e di felicitazione per l' onomastico dell' Augustissimo Imperatore e Re. E valga eziandio a procacciarmi l'indulgenza vostra l' argomento sul quale intendo tenervi poche parole, perchè connesso colla prosperità futura della nostra patria, e coi migliori e più brillanti destini che la Munificenza Sovrana, il progresso delle scienze e dell'industria, e le vicende connaturali a tutte le cose umane le vanno a poco a poco preparando. Io vorrei brevemente esaminare i mutamenti che hanno subìto le comunicazioni commerciali fra l' Asia e l'Europa fino al secolo decimosesto, e dal secolo decimosesto ai tempi presenti; vorrei indicare come il grande commercio, che l' Europa ha fatto e farà perpetuamente colle ricche contrade dell' Asia, sia per riprendere quella

strada che restò quasi abbandonata dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza, e come questa mutazione, che comincia ad effettuarsi nel più grande movimento commerciale del globo, debba esercitare una benefica influenza sopra alcuni paesi posti sulle spiaggie del Mediterraneo, e restituire forse a qualcuno di essi l'antico splendore. Indagando le cause per cui il commercio coll'Oriente fu obbligato a volgersi quasi per intero a traverso l'Oceano, e tenendo conto delle mutazioni avvenute da poco tempo in alcuni degli stati orientali, si può trovare la naturale ragione del cambiamento che si sta ora lentamente operando, o dimostrare come siano bene giustificate le speranze che sorgono in noi di un migliore e più felice avvenire pegl'interessi commerciali della nostra patria.

Io non farò alcun cenno del commercio dei popoli mediterranei ai tempi romani, o di quello dei Romani medesimi, il quale per più motivi era circoscritto al Mediterraneo e ad alcuni punti della costa occidentale di Europa. Nei secoli di mezzo, quando il Cristianesimo già diffuso nelle regioni settentrionali ne avea efficacemente promosso l'incivilimento, il commercio e la navigazione ebbero presso que' popoli notevole sviluppo, e gli abitanti della Norvegia, della Danimarca, e di altri limitrofi stati divenuti navigatori arditi ed intraprendenti, estesero i loro viaggi verso terre assai lontane. Più tardi spingendo le lunghe ed ardimentose loro corse verso il Nord-ovest tanto si avanzarono in que' mari che la scoperta per essi del continente americano per poco non ebbe effetto, e tanto poi si avvicinarono alla sua estremità settentrionale che alcuni eruditi geografi fondarono e fondano su queste lontane spedizioni i loro speciosi argomenti per togliere all'immortale Colombo la più pura e la maggiore di tutte le glorie, la scoperta di un nuovo mondo.

Il movimento marittimo nell'Occidente, e nel Settentrione di Europa non era pel commercio di così grande importanza come la comunicazione fra l'Europa e le ricche contrade dell'Asia dalle spiagge del Mediterraneo fino alla Cina. Queste comunicazioni avvenivano tutte attraverso il Mediterraneo, ma non seguirono sempre attraverso l'Asia le medesime vie. Un

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

distanza fra loro molto minore; ma questo mezzo di accelerazione non bastava ai bisogni del tempo nostro: era necessario di poter attraversare i continenti con una celerità eguale ed anche maggiore, e la scoperta delle strade ferrate e dei locomotivi ha sciolto nel modo più felice questo problema.

L'America settentrionale è stata la prima a congiungere, col mezzo di questa nuova specie di strade, provincie lontane e divise l'una dall'altra da vaste boscaglie e da territori quasi affatto spopolati. Dove una strada comune per la mancanza delle locali ordinarie assistenze, non avrebbo potuto mantenersi, là passa talvolta una strada ferrata. Il bacino del Misissipi ed i laghi settentrionali sono con più linee congiunti al litorale atlantico, e lungo questo litorale dove più avanzato è l'incivilimento, e meno scarsa la popolazione, i due mezzi combinati dei battelli a vapore e dei locomotivi lasciano percorrere in brevissimo tempo un territorio lungo 800 miglia tutto intersecato da grandi fiumi e da golfi.

L'Europa sente ormai il bisogno di essere posta in questa guisa medesima in comunicazione colle Indie orientali: già da parecchi anni la navigazione a vapore si estende tutto all'intorno del Mediterraneo, e s'interna nell'Egitto lungo il Nilo, e nel Mar Nero. La stessa navigazione percorre i mari delle Indie e risale, lungo le coste del Mar Rosso fino a Suez ad una piccola distanza dal Nilo. Il commercio e la politica hanno sentito il bisogno di profittare di queste recenti scoperte dello ingegno umano, **ed il ritorno sopra una scala più vasta alle antiche vie di comunicazione fra l'Asia e l'Europa è divenuto una necessità.**

Basta dare una occhiata alla conformazione geografica dell'Asia, dell'Africa e dell'Europa per convincersi che le antiche comunicazioni fra l'Oriente e l'Occidente debbono quanto prima ripristinarsi. Una lunga navigazione all'intorno del vasto continente africano non è più in relazione coi presenti bisogni della politica e del commercio, e coi potenti mezzi di trasporto ora offerti dalla meccanica. La Nuova Olanda, le Filippine, e tutta la Costa d'Asia possono in linea retta e senza divergenza le-

garsi al Golfo Persico ed al Mar Rosso: nè occorrono per solcare questi mari seminati d'isole e di grandi promontori, quegl'immensi legni a vapore che si rendono indispensabili per la navigazione atlantica: anzi la navigazione a vapore vi riesce più facile ed ha più vicine e più comode stazioni che nella linea fra l'Europa ed il Capo, lungo la Costa occidentale dell'Africa.

Il Golfo Adriatico è allineato col Mar Rosso attraverso il Mediterraneo e l'Arcipelago Greco, e questa medesima linea prolungata per la Svizzera e la Germania finisce al Mare del Nord ed all'Inghilterra. Che se poi dall'Egitto si muove verso Genova o Marsiglia, o verso le Coste di Spagna si segue egualmente la più breve strada per mettere la Francia ed altri paesi in comunicazione colle Indie orientali. L'Inghilterra, anche nei casi in cui senza passare attraverso la Germania o la Francia preferisse di comunicare con l'Egitto per lo stretto di Gibilterra, risparmierebbe due terzi all'incirca dell'attuale giro marittimo intorno l'Africa.

Il commercio pertanto delle Indie coll'Europa deve ripigliare **l'antica brevissima via dell'Egitto, e quella del Mar Nero**, in ciò aiutato possentemente dalla navigazione a vapore e dalle strade di ferro; ma altre favorevoli circostanze concorrono a ripristinarlo su queste antiche direzioni, che ora passerò brevemente in rassegna.

Abbiamo già veduto come non la sola scoperta del Capo di Buona Speranza avesse fatto deviare il commercio dell'Asia dalla via dell'Egitto e della Siria, ma che molto vi ha eziandio contribuito la mutata condizione politica di quei paesi, la caduta dell'Impero Greco, la sempre crescente potenza degli Ottomani, le lunghe loro guerre colle potenze cristiane e specialmente coi Veneziani, ed in fine il miserando stato economico cui l'Amministrazione turca avea ridotto i paesi ad essa soggetti, e specialmente l'Egitto. Ora è tolta una gran parte di queste sfavorevoli condizioni, quantunque i dominii ottomani non offrano ancor al commercio tutti i vantaggi e le agevolezze dei paesi civilizzati. Nell'Egitto un uomo di genio fa costruire strade e

canali, e vi promuove l'industria, l'agricoltura e il commercio: il sistema economico di Mehemed Alì non può certamente essere approvato sotto alcuni aspetti, e soprattutto non sembra contenere in sè medesimo gli elementi di una lunga durata. Non si può prevedere quale destino sia riservato all'Egitto, ed alle novelle sue istituzioni allora quando sarà scomparso dalla faccia del mondo quell'uomo che con una grande forza di volontà ed un'attività straordinaria, ha operato in quel paese sì importanti mutamenti; ma per agevolare le comunicazioni colle Indie Mehemed Alì ha fatto abbastanza, e **l'Egitto è da questo momento, e lo sarà maggiormente in avvenire il punto ove faranno capo le concorrenze commerciali dell'Europa e dell'Asia Meridionale.**

Il risorgimento politico della Grecia, il ritorno alla civiltà di questo bel paese che ne fu un tempo la culla, la somma perizia dei Greci negli affari commerciali e nelle arti marinaresche, sono altresì circostanze che devono facilitare il rinnovellamento delle antiche relazioni commerciali coll'Asia.

Anche la colonizzazione di Algeri e dell'Africa settentrionale, e la riapertura di nuovi traffici colle parti interne di quel continente devono dare un forte impulso al commercio del Mediterraneo, ed influire sul ristabilimento del commercio coll'Asia per l'Egitto. Finalmente la crescente potenza della Russia lungo il Mar Caspio, il Caucaso ed il Mar Nero, e le agevolezze provenienti al traffico dalla unità politica faranno crescere l'affluenza verso quest'ultimo Mare ed il Bosforo delle merci provenienti dall'interno dell'Asia, mentre all'Egitto ed alla Siria affluiranno specialmente le merci dell'Asia litorale. Con ciò si apriranno, o per meglio dire si renderanno molto più attive tutte quelle linee di comunicazione coll'Asia che per particolari ragioni prevalsero successivamente l'una sull'altra negli antichi tempi.

Da tutto ciò si vede che per l'indebolimento dell'Impero ottomano, la menomata sua forza militare, e per l'attuale preponderanza politica degli Europei in quelle regioni, può l'Europa ripigliare nell'Oriente il terreno che ha perduto allora quando i feroci conquistatori dell'Impero greco sconvolsero le antiche re-

Digitized by Google

lazioni commerciali coll'Asia e sparsero il terrore in tutto l'Occidente. L'Impero turco si mantiene per l'equilibrio politico, e perchè tutti i popoli Europei possano esercitare, in quell'un tempo sì colto e sì florente territorio, un libero commercio.

La Turchia adottò già parecchio delle istituzioni e degli usi delle altre nazioni europee: **i battelli a vapore sono già al servigio del Sultano e del Vice Re di Egitto; e allor quando il commercio europeo sentirà il bisogno di una strada di ferro dal Nilo al Mar Rosso questa strada sarà costrutta.** Meglio delle comuni una strada di ferro può esser condotta, come in America, attraverso un piccolo deserto, e servire mirabilmente alla congiunzione dei due mari: le messaggierie, che possono chiamarsi in certo modo le foriere delle strade di ferro, percorrono presentemente quel tratto di paese, e si parla perfino di truppe che l'Inghilterra manderebbe attraverso l'istmo a rinforzare i suoi eserciti dell'Asia. **Anche il progetto di riaprire quel canale che in altri tempi univa il Mar Rosso al Mediterraneo non tarderà forse a ricevere esecuzione.**

Nè meritano minor attenzione i tentativi fatti dall'Inghilterra nel Golfo Persico, e lungo i due fiumi della Mesopotamia non tanto per aprire una nuova strada pei dispacci fra le Indie orientali e la Metropoli, quanto per fondare lungo il Tigri e l'Eufrate nuovi stabilimenti commerciali, e per estendere in quelle interne e ricche regioni dell'Asia la sua potenza. Questi arditi tentativi, una perigliosa navigazione a vapore spinta per più di 800 miglia lungo l'Eufrate, un canale progettato fra questo fiume ed il Tigri, tutto ciò prova che alti e nuovi destini stanno agitandosi presentemente in quella parte del globo sotto il punto di vista commerciale, i quali produrranno senza dubbio conseguenze incalcolabili, **e daranno una grande spinta al movimento commerciale del Mediterraneo.**

Per questo movimento che, viste le attuali condizioni economiche dei popoli Europei, potrà essere certamente maggiore di quello dei tempi antichi, non solo si accrescerà la navigazione

attraverso lo stretto di Gibilterra, ma avrà luogo in tutto il perimetro settentrionale del Mediterraneo dalla Grecia alla Spagna un vivissimo commercio di transito per alimentare delle merci orientali tutti i paesi centrali e settentrionali dell' Europa. **Trieste, Venezia, Genova, e Marsiglia** ne avranno il maggiore profitto, e le ultime specialmente che stanno a portata di territori più vasti ed aperti, e che per la loro posizione hanno meno a temere le concorrenze del Mar Nero e del Danubio.

Così il danno che la scoperta del Capo di Buona Speranza ha prodotto alle città marittime del Mediterraneo e specialmente a Venezia, potrà essere dopo tre secoli riparato da una maravigliosa invenzione dell' ingegno umano. Tanta influenza può avere una sola scoperta meccanica sui destini delle nazioni!

Che un sì bell'avvenire si compia sollecitamente per l'Italia nostra, e specialmente per questa Città, ch'ebbe sempre una speciale attitudine pel commercio, l'industria, la navigazione e le costruzioni navali. Venezia ha diritto a questa fortuna per la parte efficace ch'ebbe nel promuovere la civiltà in Europa, e per la gloriosa e lunga lotta che sostenne contro gli Ottomani a vantaggio comune.

Questo bell'avvenire le viene preparando la munificenza dell'Augusto Imperatore, e coi privilegi che le ha concessi, e coi grandi lavori decretati e già bene avviati nelle lagune, e colle linee di strada di ferro di cui vuole provvista la Monarchia, le quali saranno un degno riscontro a quelle grandi o moltiplici strade costrutte attraverso le Alpi che ottengono da molti anni la lode e l'ammirazione di tutta l' Europa. Questo bell'avvenire viene preparando alla Regina dell' Adriatico lo zelo dei suoi illuminati abitanti che vi trapiantano di continuo nuove industrie, che hanno promosso la costruzione di una grande strada ferrata fino a Milano, o di un maraviglioso ed unico ponte sulla laguna, e che vi hanno fondata quella Società commerciale che deve efficacemente contribuire perchè riacquisti il commercio veneto l'antico splendore. Possiamo

tutti unanimi coocorrere a questo oobile fioc, ed abbiano i nostri voti pieno e sollecito effetto. E voi, Signori, iscusatemi se ho trattato con sì poca profoodità uo subbietto sì vasto e difficile, del quale volli intrattenervi io questo giorno solenne, in cui i nostri cuori aperti alla gioia possono più facilmente aprirsi anche alla speranza, e in cui l'I R. Istituto prova la compiacenza di aggiudicare a nuovi ed importanti stabilimeuti eretti io questa Città i premi di cui lo fa giudice la Muoificenza Sovrana.

88 853488

Digitized by Google